

[1970 மார்ச் 21]

சீர் பேருந்துகள்.

சீர் பேருந்துகளுக்கும், வழக்கமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் இடையே ஏற்படும் பொருத்தமற்ற போட்டியை நீக்கும் நோக்கத்துடனும், சீர் பேருந்துகளை தவறான முறையில் பயன்படுத்துவதைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடனும், சீர் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 என்று தற்போது விதிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் வரி வீதத்தை ரூ. 100 ஆக உயர்த்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

வலவர் பயிற்சிப்பள்ளி.

இம்மாநிலத்தில் உள்ள வலவர் பயிற்சி பள்ளிகளுக்கு ஏற்பளிக்க 1940-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள் முகவர்.

சரக்கு வண்டிகளின் முகவர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்காக 1940-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளைத் திருத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

முடிவுரை.

போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவது குறித்துச் சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் விவாதத்தின்போது தெரிவிக்கப்படும் கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும். மொத்தத்தில் அண்மை ஆண்டுகளில் சாலைப் போக்குவரத்து சீராக மேம்பாடு அடைந்துள்ளது. வரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்து முன்னேற்றம் காணப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு IV.

[39. ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்து, 1969-70.

ஆய்வுரை பொது.

1. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 22 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1969 ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 23-வது ஆண்டில் அடியெடுத்துவைத்தது. உலகப் போருக்குப்பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவதை ஆரம்பித்ததற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்திய குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வாகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்கவேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி தமிழ்நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை

1970 மார்ச் 21]

மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பணிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாக செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களுடைய பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக்கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக, 1943 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை மாநகரில் உள்ள நகரப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டது. மாநிலங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டதின் விளைவாக, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முன்பே நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் 1956-ஆம் ஆண்டு இத்துறையின் தனிக்கிளையாக சேர்க்கப்பட்டன.

2. முதல் நெடுந்தொலை கடுவிசைப் போக்குவரத்து சீர் வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டதும், 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளே விடப்படவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம் மாநிலத்தின் மாவட்ட தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவு பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

3. பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தை படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார்ப் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஒட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண, கடுவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்குள்வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும் (அவற்றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்) ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச் செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.

தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அனுமதிச் சீட்டுக்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிகையில் இந்த வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்படவேண்டும் என்பது கொள்

[1970 மார்ச் 31]

கையாக இருக்கவேண்டும் என முடிவு செய்யப்பட்டது. மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித்தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்ட் 1-ம் நாள் முதல் அதில் அரசுப் போக்குவரத்துத்துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இக்கொள்கையை யொட்டி 1969 மார்ச் 31-ம் நாளுக்குள் 418 பேருந்துப் பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 1969-70-ஆம் ஆண்டில் ஒரே ஒரு வழித்தடம் மட்டும் தான் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது.

4. தொழில்துறை 68-C பிரிவின்கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு வருகிறது. மறுப்புக்களைக் கேட்டபின்னர், 68-D பிரிவின்கீழ் இந்த வரைவுத் திட்டங்கள் உள்துறையால் இறுதி வாடிவம் கொடுக்கப்படுகின்றன. 68-C பிரிவின்கீழ் திட்டங்களை தொடக்கநிலையில் வெளியிடும் அதிகாரங்களை அரசுப் போக்குவரத்து இயக்குநருக்கு அளித்து அரசு 1969 மே திங்களில் ஆணைகள் பிறப்பித்தது. இத் துறையின்கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிடுவதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசுப் போக்குவரத்து இயக்குநர் எடுத்துவருகிறார். இதற்கிடையில், இறுதியான அறிவிப்பு வெளியிடப்படுவதை எதிர்பார்த்தும் தமிழ்நாடு 1968-ஆம் ஆண்டு 18-வது சட்டத்தினையொட்டியும், தனிப்பட்ட பேருந்து போக்குவரத்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள வழித்தடங்களில் ஒரு சமயத்தில் நான்கு திங்கள் கால அளவுக்குப் பேருந்துகளை இயக்க தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத்துறைக்கு வட்டாரப் பேரங்குவரத்து அதிகார மன்றம் தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுக்களை வழங்கிவருகின்றது.

5. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களில் சிலர் அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A (1) பிரிவின்கீழ் பணித்திட்டங்களை வெளியிடுவதற்கு தொழில்-தொழிலாளர்-ஃட்டுவசதித்துறையில் அரசு செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் செல்திறனையும் அலுவல் விதியைச் சேர்ந்த 23-A (2) பிரிவின்கீழ் அவ்வேலைத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவதற்கு உள்துறை அரசுச் செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின், செல்திறனையும் மறுத்து சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தனர். தமிழ்நாடு நிறுவன அவசரச் சட்டமும் (அவசரச் சட்டம் 1/1968) மோட்டார் வண்டிகள் (நிருத்த) சட்டமும் (சட்டம் எண் 18/1968) செல்திறன் அற்றவையென்றும் வழக்குத் தொடரப்பட்டது. அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A விதி செல்திறனுள்ளது என்றும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68 C, 68-1) பிரிவுகளின்கீழ் முறையே தொழில்-தொழிலாளர்-ஃட்டுவசதித்துறை, உள்துறை அரசுச் செயலாளர்களுக்குச் சட்டப்படிக்கான அதிகாரங்களைப் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டது சரியென்றும் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்தது. எனவே இதுவரையில் அறிக்கையிடப்பட்டுள்ள வரைவுத் திட்டங்களினதும் செல்திறனுள்ளவையென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1970 மார்ச் 21]

மேலும் தமிழ்நாடு 1968-ம் ஆண்டு 1-வது அவசரச் சட்டமும், தமிழ்நாடு 1968-ம் ஆண்டு 18-வது திருத்தச் சட்டமும் செல் திறனுள்ளவையாகும் என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

6. இவ்வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்படும் வரையில் புதுப்பிப்பதற்கான விண்ணப்பங்களை உடனே மறுத்து விடாமல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்த விண்ணப்பங்களை வைத்துவரவேண்டி வருமென்றும், வரைவுத் திட்டங்கள் முடிவு செய்யப்படும்வரை இயன்ற வரையில் தாற்காலிக அனுமதிகளை வழங்கவேண்டுமென்றும் கருதப்பட்டது. 335/68 எண்ணுள்ள ரிட் மனுக்கள் குறித்த வழக்கில் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் அளித்த தீர்ப்பை எதிர்த்து, பாதிக்கப்பட்ட பேருந்து உரிமையாளர்கள் தலைமை நீதிமன்றத்தில் 52 மேல் முறையீடுகளைத் தாக்கல் செய்தனர். தலைமை நீதிமன்றம் இந்த மேல் முறையீடுகளை 19-1-1970 அன்றும், 20-1-1970 அன்றும் விசாரணை செய்து சென்னை உயர்நீதி மன்றம் அளித்த தீர்ப்பு சரியே என்றும் 5-2-1970 அன்று தீர்ப்பு வழங்கியது.

7. தனியார் துறை பேருந்துப் பணியாளர் அரசு அந்தந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்த போதிலும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசு போக்குவரத்துத்துறைப் பணியில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றனர். இவர்கள் பணிகுறித்த தகவல்களை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் சரிபார்த்து அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணித்துறைக்கு அனுப்புகின்றனர். அவர்கள் அளிக்கும் தகவல்களின் அடிப்படையிலேயே தனியார் பேருந்து பணியாளர் இத்துறையில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

பணிமனைகள்.

8. இதுரை சென்னை வட்டாரத்திலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கி வருவதிலும் ஒருசில நீள் தொலை விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதிலேயே கவனம் செலுத்தி வந்த இத்துறை பேருந்து வழித்தடங்கள் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்டதன் காரணமாக இம்மாநிலம் முழுவதிலும் பல்வேறு வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியிருந்ததால் பெரியதொரு நிறுவனமாக மாறிவிட்டது. இதற்கான வாதிகளைச் செய்து கொடுப்பதற்காகத் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணிமனைகள் நிறுவப்பட்டன. இவை ஒவ்வொன்றும் முறையே திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், மதுரை, தாமநாதபுரம், கோயம்புத்தூர், நீலகிரி, சேலம், தருமபுரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துப் பணிகளைக் கவனித்து வருகின்றன. இந்த மாவட்டங்களிலுள்ள தலைமைப் பணிமனைகள் இந்த நான்கு இடங்களிலுள்ள தலைமைப் பணிமனைகளின்கீழ் இயங்கி வருகின்றன. 1969-70-ஆம் ஆண்டில் சேலத்தில் முழு அளவில் இயங்கும் பணிமனை ஒன்று பணிமனைக்

[1970 மார்ச் 21]

கண்காணிப்பாளர் பொறுப்பின் கீழ் தொடங்கப்பட்டது. கோயம்புத்தூர் பணிமனையின் அதிகாரத்தின்கீழ் இயங்கும் தருமபுரி, சேலம் ஆகிய மாவட்டங்களையும், வடஆற்காடு மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த திருப்பத்தூர் பகுதியையும், கொண்ட வட்டாரத்தை இரு கூறுக்கி மேற்குறிப்பிட்ட சேலம் பணிமனை தொடங்கப்பட்டது. வேலூரிலும், கடலூரிலும் துணைப் பணிமனைகளை அமைக்கும் பணி இந்த ஆண்டு முடிவுற்றது.

9. கீழ் காணும் இடங்களில் பணிமனைகளை அமைப்பதற்காகச் சென்ற ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பணி இந்த ஆண்டில் முடிவுற்றது:—

1. பாளையங்கோட்டை.
2. உதகமண்டலம்.
3. பாபநாசம்.
4. திண்டுக்கல்.
5. கடலூர்.
6. தஞ்சாவூர்.
7. வந்தவாசி.
8. ஒசூர்.

காஞ்சிபுரத்தில் பணிமனை ஒன்றைக் கட்டுவதற்காக நகராட்சியைச் சேர்ந்த நிலம் இத்துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. பழனியில், பணிமனை ஒன்றைத் தொடங்குவதற்காக நிலத்தைக் கையகப்படுத்தும் செயற் குறிப்புகள் முடிவடையும் தறுவாயில் உள்ளன. திருவண்ணாமலையில் பணிமனை கட்டுவதற்கான வேலையும் சீக்கிரமே ஆரம்பிக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

துணைப் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்காக உளுந்தூர்ப்பேட்டை, மேட்டூர், தருமபுரி, ஈரோடு, குன்றத்தூர், பூவிருந்தவல்லி, திருவள்ளூர், திருத்தணி, செங்குன்றம், என்னூர் ஆகிய இடங்களில் தகுந்த நிலங்களைப் பெறுவதற்காக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

10. சென்னை மாநகரில் ஒநீம் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்துள்ளதால் அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கான வசதிகளை அதிகப்படுத்துவதற்காக வடசென்னையில் (மாதவரம்) பணிமனை ஒன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. இப்பணிமனை விரைவில் திறக்கப்படும். அன்றாடம், வாரத்திற்கொருமுறை பேருந்துகளைப் பேணிவரக்கூடிய துணைப் பணிமனைகள் இவ்வாண்டு பல இடங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. பயணிகள் இன்றி வெற்றுவண்டிகளை ஓட்டிச் செல்லும் தூதத்தைக் குறைக்கவும், அவற்றைப் பேணுவதில் அதிக நாட்டம் செலுத்துவதற்காகவும் இவை ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மந்தைவெளி காந்திநகர் (அடையாறு பணிமனையுடன் சேர்க்கப்பட்டது), தியாகராயநகர் ஆகிய இடங்களில் துணை பணிமனைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. அண்ணா நகரில் துணைப் பணிமனை ஒன்று முடிவடையும் தறுவாயிலுள்ளது.

11. உயர் அதிகாரக் குழு.—துறைக்கு ஏற்படும் இழப்பை நீக்குவதற்கும் அரசு செய்துள்ள முதலீட்டைக் கருத்தில் கொண்டு

1970 மார்ச் 21]

துறை செயல்படும் முறையை மேம்படுத்துவதற்குமான வழிவகைகளைக் குறித்து கருத்துரை வழங்குவதற்கும், துறையின் தொழிலாளர்களுக்குத் தற்பொழுது வழங்கப்படும் சம்பளம், முன்னேற்ற வாய்ப்புகள், வசதிகள் ஆகியவற்றைபற்றி மறு ஆய்வு செய்வதற்கும், அவற்றைச் சீரமைப்பதற்கான வழிவகைகளைத் தெரிவிப்பதற்காகவும் நியமிக்கப்பட்ட உயர் அதிகாரக் குழு தனது அறிக்கையை அனுப்பியுள்ளது.

நாட்படி, இரவு நேரப்படி, நிகராடைப்படி முதலியவற்றை அதிகரிப்பது போன்ற வசதிகளை குறித்த பரிவுரைகள் 15-9-1969 முதல் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளன. இந்தச் சலுகைகளுக்காக ஏற்படும் ஆண்டுத் தொடர் செலவு சுமார் ரூ. 26 லட்சம் என்று கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. சம்பளத்தைத்திருத்தியமைப்பது குறித்த பரிவுரையைப் பொறுத்த வரையில், அவை ஆய்வு செய்யப்படுவதற்காக சம்பள ஆணைக் குழுவுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன. குழுவின் ஏனைய பரிவுரைகள், அரசு நிலையிலும், துறையளவிலும் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகின்றன. அவற்றை நிறைவேற்ற நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது.

12. துறையைச் சேர்ந்தவையும் பயன்படுத்தத் தகுதியற்றவை என ஒதுக்கப்பட்டவையுமான பேருந்துகளுக்கு தக்க மதிப்பிட்டு, சரியான விலையைக் கணக்கிட்டு, அவற்றை ஏலத்தில் விடுவதற்காக சட்டமன்றத்தின் மூன்று உறுப்பினர்களும், துறையின் அதிகாரிகளும் அடங்கிய குழு ஒன்று அரசினால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அக் குழு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை கூடுகிறது. உதவாதவை என்று ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகளை இக்குழு பார்வையிடுகிறது. மேலும் அந்த வண்டிகள் ஏலம் விடப்படும்போது இக்குழு நேரில் அந்த ஏலத்தைக் கண்காணிக்கின்றது.

13. பேருந்துகளில் விளம்பரம் வெளியிடுவது 1963-70-ம் ஆண்டிலும் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதன் மூலம் தற்போது ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 2 லட்சத்திற்கு மேலாக வருவாய் கிடைக்கிறது. விளம்பரத்தின்மூலம் கிடைக்கும் வருவாயை அதிகரிப்பதற்காக பேருந்துகளின் பக்கவாட்டிலும் விளம்பரங்களைக் காட்டிவைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதன்மூலம் வருவாயில் சுமார் ரூ. 2 லட்சம் அதிகரிப்பு ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

நிதி நிலை.

14. இத் துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு	மூலதன முதலீடு.			
	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	மொத்த வருவாய்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்)		
1968-69 ..	14,20.51	2,46.65	16,67.16	16,48.32
1969-70 (எதிர் பார்க்கப்படுவது)	16,67.16	1,35.69	18,02.85	18,28.10

[1970 மார்ச் 21]

	(6) மொத்தச் செலவு.	(7) நகர வருவாய்.	(8) பயனிகள் வசதி நிதி, தேய் வளர்ச்சி நிதி, தேய் மான நிதி, தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி ஆகியவற்றிற்குத் தொகை வழங்கல்.	(9) நகர ஆதாயம்.
	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)			
1968-69	14,83.81	1,59.51	1,88.89	(—) 29.38
1969-70 (எதிர் பார்க்கப்படுவது).	16,44.38	1,83.72	2,04.17	(—) 20.45

15. 1968-69-ல் ரூபாய் 29.38 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டது குறித்த பிரிவுவாரி விவரங்கள் வருமாறு:—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
(1) அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, சென்னைக் கிளை	(—) 44.37
(2) தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, குரோம்பேட்டை.	(+) 4.11
(3) அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து கன்னியாகுமரிக் கிளை	(+) 4.44
(4) நெடுந்தொலைவு போக்குவரத்துப் பணிகள்	(+) 3.61
(5) இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி	(+) 2.83
	(—) 29.38

துறையின் சென்னைக் கிளையில் முந்திய ஆண்டில் ரூ. 33.40 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் ஏற்பட்ட விரயம் ரூ. 44.37 லட்சமாகும். செலவு அதிகரித்துள்ளதே அதற்குக் காரணம். 1-6-1968, 1-12-1968 முதல் அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்த்தப்பட்டதும், முறையே 1-11-1967 தேதியன்றும், 1-10-1970 அன்றும் ஒப்பளிக்கப்பட்ட அகவிலைப்படி, நகர ஈட்டுப் படியினால் ஏற்பட்ட முழு விளையும் இந்த விரய அதிகரிப்புக்கு முக்கிய காரணம் ஆகும். இது மட்டுமே முந்திய ஆண்டைக் காட்டிலும் விரயம் ரூ. 24.13 லட்சம் கூடுதலாகியுள்ளதற்கு காரணமாகின்றது. அதிகரித்த வருவாய் காரணமாக கூடுதல் செலவு ஓரளவு சரிக்கட்டப்படுகின்றது. இந்த ஆண்டில் திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்து டீலும் கிடைத்த வருவாய் ரூ. 6,751 ஆகும்; (முந்திய ஆண்டில் வருவாய் ரூ. 6,602 ஆக இருந்தது).

16. கன்னியாகுமரி கிளையைப் பொறுத்தவரையில், முந்திய ஆண்டில் ரூ. 1.78 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் ரூ. 4.44 லட்சம் ஆதாயம் கிட்டியது. அகவிலைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி முதலியவற்றிற்கான ஒப்பளிப்பு போன்ற (பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை உயர்வுக்குத் தொடர்பற்ற) செலவு அதிகரித்திருந்த

1970 மார்ச் 21]

போதிலும் ஆதாயம் கிட்டியுள்ளது. 1967-68-ல் ஒரு பேருந்து ஒரு திங்களுக்கு ஈட்டிய வருவாய் ரூ. 6,277 ஆக இருக்க, 1968-69-ல் வருவாய் ரூ. 6,958-ஆக இருந்தது.

17. 1969-70-ல் எதிர்பார்க்கப்படும் ரூ. 26.42 லட்சம் விரயம் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	(ரூபாய் லட்சத்திலு.)
(1) சென்னைக் கிளை	(—) 29.37
(2) அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, குரோம் பேட்டை	(—) 0.39
(3) கன்னியாகுமரி கிளை	(—) 1.51
(4) நீள் தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்	(+) 9.29
(5) இராணிமேதூட்டம் பணிக்களரி	(+) 1.53

18. மாநகர்ப் போக்குவரத்துப் பணிகளில், முந்திய ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுக் காண்கையில் இந்த ஆண்டில் விரயம் குறைந்துள்ளது. மாநகரில் இயங்கும் போக்குவரத்துப் பணிகள் சீரமைக்கப் பட்டதும், உரிய ஆதாயம் தராத வழித்தடங்களைக் குறைத்ததும் இதற்குக் காரணங்கள். அதன் விளைவாக போக்குவரத்துப் பணிகள் முன்னிலும் நிறந்த முறையில் பயன்படுத்தப்பட்டு, மொத்த வருவாயில் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டது. பல்வகை வருவாய்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. இந்த அதிகரிப்புகள் மூலம் சென்னைக் கிளையைப் பொறுத்தவரை மட்டுமே விரயம் ஓரளவுக்குக் குறைந்ததேயன்றி விரயம் முழு வதும் குறைந்துவிட்டவில்லை. 1968-69-ம் ஆண்டில் அகவிலைப்படி வழங்கியதாலும், உயர் அதிகாரக் குழுவின் பரிவுரையின்மேல் பணியாளர்களுக்கு அதிகரித்த நாட்படி, படிசார் போன்ற கூடுதலான சலுகைகள் வழங்கியதாலும் ஏற்பட்ட செலவும் பொறுப்பே இதற்குக் காரணமாகும். இந்த ஆண்டில், ஒவ்வொரு சாதாரண பணியாளருக்கும் நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 1.35 என்பது வீருந்து ரூ. 2.00 ஆக நாட்படி வீதம் கணிசமான அளவிற்கு உயர்ந்தது. இதன் விளைவாக, ஒரு வலவர்/பயணித் துணை திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 16 கூடுதல் வருமானம் பெற்றார்.

19. கடுவிசைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொறுத்தவரையில், கட்டணங்கள் குறைக்கப்பட்டபோதிலும், 1968-69-ம் ஆண்டைக் காட்டிலும் அதிக ஆதாயம் கிட்டியது. நீள்தொலைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கணக்கில் மாவட்டப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளைச் சேர்ந்ததும், சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி, சென்னை-மதுரை மாடிப் பேருந்துகள் ஓட்டுவதன்மூலம் கிடைத்த அதிகரித்த வருவாயும் இதற்குக் காரணமாகும். இரவு நேர மாடிப் பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கான கட்டணங்கள் மூன்றாம் வகுப்பு இரயில் கட்டணங்களைக் காட்டிலும் குறைவாக உள்ளன என்பதை ஈன்டுக் குறிப்பிடுவது பொறுத்தமாகும்.

[1970 மார்ச் 21]

20. கன்னியாகுமரி இனையில் ரூ. 1.52 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணம், 1968-69-ல் கட்டுகல் நாட்படி வழங்கியதும், அக் விளைப்படி உயர்வால் ஏற்பட்ட விளைவும் ஆகும்.

தமிழ் நாடு பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்.

21. தேய்மான சேம நிதி.—பேருந்துகள் ஓடுவதன் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக புதியவற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேம நிதி ஒன்று உள்ளது. 1969-70-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளி விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை.	7,05.55
1969-70-ல் சேர்த்த தொகைகள்	2,04.17
பொத்தம் ..	9,09.72
1969-70-ல் இந்நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ..	1,46.10
1970 மார்ச் 31-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு (எதிர்பார்ப்பு).	7,63.62

துறைக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மானச் சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன. அது அரசால் பொதுக்கணக்கில் வைத்துவரப்படுகின்றது. அரசு கூட்டுப் பத்திரங்களில் ஏற்கெனவே ரூ 38.57 லட்சம் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

22. பயணிகள் வசதி நிதி.—தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துப்போக்குவரத்து நிறுவனம் வளர்ச்சியடைந்துகொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள் வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித் தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1970 மார்ச் 21]

1970 ஏப்ரல் 1-ல் உள்ளவாறு நிதி இருப்பு கீழே காட்டியுள்ள விவர அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. —

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருந்த இருப்பு	3.06
1969-70 ல் சேர்த்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி)	0.21
மொத்தம் ..	3.27
1969-70-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை	..
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது) ..	3.27

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதிகளை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கு தனிச்சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன. சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயனிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்டதால் 1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவல்களையும் கவனித்து வந்துள்ளன.

23. வளர்ச்சி நிதி.—போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 25.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965 மார்ச் 31-ம் நாள் வரையில் இத் துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டுள்ளது.

1970, ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்பு குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு ..	27.78
1969-70-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி)	1.94
மொத்தம் ..	29.72
1969-70-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது) ..	29.72

[1970 மார்ச் 21]

24. வீட்டு வசதி நிதி.— தமிழ்நாடு அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டுவசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசு 1962-63-ல் நிறுவியது. இத்துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகை செய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்கு தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும், வீட்டுவசதிக்கான அதன் வேலைத்திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன. 1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியில் இருக்கக் கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது :—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு		10-64
1969-70-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி)		0-74
	மொத்தம்	.. 11-38
1969-70-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை		..
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு) எதிர்பார்ப்பது)	..	11-38

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்க்கான வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம்பேட்டைக்கு அண்மையில் உள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர்கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டது. கோவை, தஞ்சை போன்ற முக்கியமான வெளி ஊர்களிலும் நிலம் பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

25. விபத்து சேம நிதி.—முதன் முதலாக இந்திதி 1951 நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளில் செல்கையில் எதிர்பாராமல் ஏற்படும் விபத்துக்கள் வாயிலாக அவ் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்து கொள்ளும் உரிமை கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியைப் பேணி வருவதே இந்நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டு தோறும் மொத்தமாக ரூ. 2,000 என்ற பிரான் விதத்தில் அல்லது மேற்படி நிதியில் ரூ. 2 லட்சம் எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான வகையில் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளை ஈட்டுறுதி செய்வது தொடர்பான விதிகளை 1965-ல் இந்திய அரசு திருத்தியது. இவ்விதிகளின்படி, ஆண்டொன்றுக்கு வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 அளிக்கப்படவேண்டும். இதன்படி நடப்பாண்டில் இந்நிதி

1970 மார்ச் 21]

அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பழைய நிதியில் எஞ்சியிருந்த இருப்பு புதிதாக அமைக்கப்பட்ட நிதியில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டது. 1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம்:—

1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	0.74
1969-70-ல் சேர்ந்த தொகை (வருவாயிலிருந்து கொடுக்கப்பட்ட தொகையும், நிதி இருப்புகளில் கிடைத்த வட்டியும்.)	1.99
மொத்தம் ..	2.73
1969-70-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை ..	2.50
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	0.23

26. துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி.—இந்நிதியை ஏற்படுத்த அரசு 1960 ஜூன் திங்களில் அனுமதி வழங்கியது. ஊழியர் எவரேனும் அல்லது அவரைச் சார்ந்திருப்போர் எவரேனும் இறக்க நேரிடின் அவரது ஈமச் சடங்குக்காகவும், பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியரது உடனடியான செலவுக்கும் போக்குவரத்து துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆகாவற்ற வர்களுக்கு அல்லது அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்குத் தொகை கொடுக்கவும் இந்நிதி பயன்படுத்தப்படுகிறது. தொடக்கத்தில் இந்நிதிக்கு ரூ. 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசு தொடக்கத்தில் அனுமதித்த ரூ. 1,000 அளவிற்கு இந்நிதியின் இருப்புத் தொகை இருக்குமாறு செய்ய ஆண்டுதோறும் தொகை சேர்க்கப்படுகிறது.

1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம்:—

1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	0.01
1969-70-ல் சேர்மானங்கள்	0.04
மொத்தம் ..	0.05
1969-70-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை ..	0.04
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	0.01

பேருந்து செயல்படுவதால் ஏற்படும் பலன்கள்.

27. ஒரு போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் திறன், போக்குவரத்துப் பணிக்கென வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் சாலைகளில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் பொறுத்த

[1970 மார்ச் 21]

தாகும். துறை முழுவதற்குமாக, செயல்படும் திறன், சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகள் இவைபற்றிக் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

(1) ஆண்டு.	(2) சராசரி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	(3) செயல்பட சராசரியாக வழங்கிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	(4) செயல்படும் திறன்.	(5) சாலையில் ஓட்டப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	(6) மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கைக்குச் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ளவற்றின் சதவீதம்.
1968-69	1,860	1,094	சதவீதம். 91	1,599	சதவீதம். 86
1969-70 (எதிர் பார்ப்பது).	2,012	1,830	91	1,733	86

இவ்வாண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவற்றை குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளிவிவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	1968-69.	1969-70.
1. ஆண்டு தொடக்கத்தில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,731	1,946
2. பெருக்கியவை	215	118
3. மாற்றியமைக்கப்பட்டவை	101	225
4. ஆண்டு முடிவில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,946	2,064
	(எதிர்பார்க்கப் படுவது).	
5. பயணம் செய்த மைல்கள்	987.25	1,068.20
	லட்சம்.	லட்சம்
	(எதிர்பார்க்கப் படுவது).	
6. சராசரி நாள வசூல்	ரூ. 3.94	ரூ. 4.24
	லட்சம்.	லட்சம்.
	(எதிர்பார்க்கப் படுவது).	

1970 மார்ச் 21]

1968-69-ம் ஆண்டில் அடைந்த முன்னேற்றமும் (1969 டிசம்பர் 31 வரை) 1969-70-ம் ஆண்டு முன்னேற்றமும் கீழே உள்ள புள்ளி விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

சென்னைக்கிளை (மாநகர், புறநகர்ப்பகுதி, மாவட்ட விரைவுப் பேருந்துகள்).

	1969 மார்ச் 31 வரை.	1969 டிசம்பர் 31 வரை.
1 மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..	1,651	1,666
2 அட்டவணியிடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	1,432	1,416
3 மொத்த வழித்தடங்கள் எண்ணிக்கை ..	490	494
4 வழித்தட மைல்கள், மொத்தம் ..	31,020	32,220
5 அட்டவணியிடப்பட்ட தடவைகள் அல்லது ஒற்றைப் பயணத் தடவையின் (Singles) எண்ணிக்கை.	17,899	18,090
6 அட்டவணியிடப்பட்ட நாள்தோறும் ஓடிய மைல்கள்.	241,184	241,866
7 நாள்தோறும் ஏற்றிச் செல்லப்படும் சராசரி பயணிகள்.	970,000	1,040,000

கன்னியாகுமரி கிளை

	31-12-68 வரை.	31-12-69 வரை.
1 மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..	286	302
2 அட்டவணியிடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	249	271
3 மொத்த வழித்தடங்கள் ..	131	141
4 வழித்தடத்தில் மொத்தம் ஓடிய மைல்கள்.	3,429	4,402
5 அட்டவணியிடப்பட்ட தடவைகளின் அல்லது ஒற்றைப் பயணத் தடவையின் எண்ணிக்கை.	2,607	2,709
6 அட்டவணியிடப்பட்ட நாள்தோறும் ஓடிய மைல்கள்.	45,170	46,881
7 நாள்தோறும் ஏற்றிச் செல்லப்படும் சராசரி பயணிகள்.	197,791	207,100

28. சென்னை மாநகரப் பேருந்துப்பணிகளில் புகுத்தப்பட்ட கீழ்க்காணும் புதிய வழித்தடங்களாவன :—

- 1 5-J. தாமணி—தி. நகர் 1 பேருந்து.
- 2 5-K. தாமணி—மயிலாப்பூர் 1 பேருந்து.
- 3 45-A. விவேகாநந்தர் இல்லம்—சைதாப பேட்டை. 2 பேருந்துகள்

[1970 மார்ச் 21]

29. கீழே சொல்லியுள்ள வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் எண்ணிக்கை பெருக்கப்பட்டது :—

- | | | |
|--------------------------|---|--------------------------------------|
| 1 வழித்தடம்
எண். | பாரிமுனை-நந்தம்பாக்கம் | 3 பேருந்துகள்.
அதிகரிக்கப்பட்டன |
| 2 வழித்தடம்
எண் 23. | பாரிமுனை-ஆடையாறு | 1 பேருந்து
அதிகரிக்கப்பட்டது. |
| 3 வழித்தடம்
எண் 19-C. | பிராட்வே-டூட்டுக்காடு | 1 பேருந்து
அதிகரிக்கப்பட்டது. |
| 4 வழித்தடம்
எண் 56-D. | மவுண்டு ரோடு-மணலி | 2 பேருந்துகள்
அதிகரிக்கப்பட்டன. |
| 5 வழித்தடம்
எண் 39. | அம்பத்தூர் தொழில்
பேட்டை-ஹாமில்டன்
பாலம். | * 2 பேருந்துகள்
அதிகரிக்கப்பட்டன. |

* (எழும்பூருக்கும் அம்பத்தூர் தொழில் பேட்டைக்குமிடையே இரண்டு பேருந்துகள் விடப்பட்டன).

வழித்தடம் எண் 19.	மவுண்ட்சாலை-திருவான் மியூர்.	2 பேருந்துகள் அதிகரிக்கப்பட்டன.
----------------------	---------------------------------	------------------------------------

30. கீழ்க்காணும் வழித்தடங்கள் நீட்டிக்கப்பட்டன :—

- | | | |
|--------------------------|--|---|
| 1 வழித்தடம்
எண் 11-B. | பாரிமுனை-தி. நகர் | அசோக நகர் வரை நீட்டிக்க
பட்டது. |
| 2 வழித்தடம்
எண் 11-D. | பாரிமுனை-ரங்கராஜபுரம். | ஷே |
| 3 வழித்தடம்
எண் 12F. | விவேகநந்தர் இல்லம்-
ரங்கராஜபுரம். | ஷே |
| 4 வழித்தடம்
எண் 17-C. | டமிள்யூ. எஸ். இன்கலேட்
டர்ஸ்-கோடம்பாக்கம்
ரயில் நிலையம். | மவுண்டு ரோடுக்கு நீட்டிப்ப
கடப்பட்டது. |

கீழ்க்காணும் வழித்தடங்கள் ஆதாயமற்றவை என்பதால் ரத்து செய்யப்பட்டன. முதலில் உள்ள 5, 5-B 12-B வழித்தடங்களில் பயணிப் பொதுமக்களுக்கு வசதிகளும் கொடுக்கப்பட்டன :—

- | | |
|-------------------------|---|
| 1 வழித்தடம்
எண் 5-A | பாரிமுனை—அபிராமபுரம். |
| 2 வழித்தடம்
5-C | மயிலாப்பூர்—சைதாப்பேட்டை. |
| 3 வழித்தடம்
எண் 5-G | அடையாறு—பாரிமுனை. |
| 4 வழித்தடம்
எண் 12-D | கோடம்பாக்கம் ரயில்வே நிலையம்—மந்தைவெளி. |
| 5 வழித்தடம்
எண் 12-G | வடபழனி—திருவான்மியூர். |

31. பேருந்துகளை நேரடியாக ஏலம் போடாமல் அவற்றை அறுதி யிட்ட மதிப்பில் மாநகரக் கல்லூரிகளுக்கு வழங்கிவரத் தொடங்கியது. இத்திட்டத்தின்கீழ், மாநிலக் கல்லூரிகளுக்கு இதுவரை இரண்டு பேருந்துகள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. கிண்டி தொழில்

1970 மார்ச் 21]

நுட்ப நிறுவனங்களுக்கு 3 பேருந்துகளும் குன்றத்தூரில் உள்ள இந்து தேசியக் கல்லூரிக்கு 2 பேருந்துகளும் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. மாணவர்கள் போக்குவரத்து வசதிக்காக இந்தப் பேருந்துகள் கல்லூரிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறபடியால், மாணவர்கள் தனிப் பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டுள்ளன.

32. 1969 டிசம்பர் முதல் 1970 பிப்ரவரி வரையுள்ள காலத்தில் சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள் முதலிய வற்றோடு மூன்று பொருட்காட்சிகள் தொடர்பாக ஏற்பட்ட கூடுதல் போக்குவரத்தைச் சரிசெய்யத் தனிப் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. நெரிசல் மிகுந்த போக்குவரத்து அதிகமுள்ள பேருந்து நிறுத்துமிடங்களில் போக்குவரத்து பயணச் சீட்டுகள் வழங்க நிலைய பயணித் துணைவர்கள் நியமிக்கப்பட்டு முறைப்படுத்தப்படுகிறது.

33. நெருக்கடி நேரத்தில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக தற்போது 71-ம் எண் வழித்தடத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் தொடர் பேருந்துடன் கூட (trailer buses) 1969-70-ம் ஆண்டில் 18, 21-ம், 15-ம் எண் வழித்தடங்களில் மேலும் மூன்று தொடர் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. மேலும், ஒரே சீரான அகலமுள்ள முக்கிய சாலைகளில் தொடர் பேருந்துகள் விடுவதற்கும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மாநகர வழித்தடங்களில் சோதனை நடைமுறையாக ஓட்டப்படுவதற்காக மாடிப்பேருந்து ஒன்று கட்டுவதற்கும் இத்துறை ஆணையிட்டுள்ளது.

34. இத்துறையினால் ஓட்டப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறைநாட் சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து முறைசீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கைகளைச் சென்றெதிரும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு, செப்டம்பர் 2-ம் நாள் 15-ம் நாள் முதல் “விருப்பம்போல் பயணம் செய்வதற்கான” பயணத்தைச் சீட்டுகளை பயணிகளுக்கு வழங்குவதற்கான திட்டமொன்றுக்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப்பயணச் சீட்டுகள் அனைத்தும் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டுகள் விடுமுறை நாட்களிலும் ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ, அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப் பயணச் சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்கு மூலிய மதிப்பு ரூ. 150 என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

35. கீழ்க்காணும் மாவட்ட வழித்தடங்கள் நீடிக்கப்பட்டன —

1 வழித்தட எண் 108

சென்னை—சுதூரங்கப்பட்டணம் —கல்பாக்கம் நகரியம் வரை நீடிக்கப்பட்டுள்ளது.

வழித்தட எண் 224

பாண்டிச்சேரி—காலிங்கரல்—நாகப்பட்டினம் வரை நியமிக்கப்பட்டுள்ளது.

மாவட்ட வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில், இந்த ஆண்டில் போக்குவரத்து ஓரளவுக்கு அதிகரிக்கப்பட்டது மதுரை-திருநெல்வேலி பிரிவில் ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கை

[1970 மார்ச் 21]

4-லிருந்து 6-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டது. அதிபோலவே, மதுரை-பழனி, மதுரை-சேலம் பிரிவுகளில் ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கை 4-லிருந்து 6-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டது.

36. தற்போது 154 சீர்வசதிப் பேருந்துகளும், 10 மாடிப் பேருந்துகள் உட்பட 59 நீள்தொலை வழித் தடங்களும் இயக்கப்படுகின்றன. நீள்தொலைப் பேருந்துப் பணிகளிலிருந்து கிடைக்கும் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்காக ஒவ்வொரு வகையான சீர்வசதிப் பேருந்துகளின் இருக்கை எண்ணிக்கை 35-லிருந்து 39-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. நீள்தொலைப் பணிக்காகத் தற்போது கட்டப்படும் பேருந்துகளில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 48 வரை உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. லேலண்டு காமெட் அடிச்சட்டத்தில் சாதாரண காமெட் 370 என்ஜனைப் பயன்படுத்தி தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்தினால் கட்டப்பட்ட மாடிப்பேருந்து 1969-70-ம் ஆண்டில், சென்னை-திருச்சி டிரங்க் வழித்தடத்தில் விடப்பட்டது. பேருந்து செயல்படுவதைக் கண்காணித்த பிறகு இந்த வழித்தடத்தில் மேலும் சில பேருந்துகளும் திண்டுக்கல் வழியான சென்னை-மதுரை வழித் தடத்திலும் இத்தகைய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தற்போது 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளில் திருச்சி செல்லும் 6 பேருந்துகளும், 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவைகளில் மதுரை செல்லும் 4 பேருந்துகளும் 10 பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இப் பேருந்துகளின் கீழ்ப்பகுதியில் 48 இருக்கைகளும், முதல் மாடியில் 24 இருக்கைகளும் உள்ளன. முதல் மாடியின் உயரம் பயணிகள் காரில் உள்ள உயரத்துக்கு சரியானதாகும். விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளின் ஆதாயம் அதிகரித்துள்ளதற்கு, துறையின் முக்கியமான டிரங்க் சாலையில் மாடிப் பேருந்துகள் விடப்பட்டது பெருமளவுக்கு காரணமாகும்.

37. இந்த ஆண்டில், சென்னையிலிருந்து தஞ்சாவூர் செல்லும் விரைவுப் பேருந்து வழித்தடம் சென்னை-செங்கற்பட்டு-திண்டிவனம்-விக்கிரவாண்டி, பணரூர் டி, செத்தியந்தோப்பு, கீழ் அணைக்கட்டு, கும்பகோணம், பாபநாசம், தஞ்சாவூர் என்ற குறுக்கு வழியாகச் செல்லும்படியாக மாற்றியமைக்கப்பட்டது. இதனால் வண்டியின் ஓட்ட நேரத்தில் 92 நிமிடமும், கட்டணத்தில் ரூ. 1.70 காசும் குறைக்கப்பட்டது. இடவசதி விகிதம் மனநிறைவளிக்கும் வகையில் காணப்படுகிறது. பாண்டிச்சேரி வழியாக தஞ்சாவூருக்குச் செல்லும் ஏனைய வழித்தடங்களையும் இந்த குறுக்கு வழியில் மாற்றியமைக்கவேண்டிய அவசியத்தை அரசு ஆய்வுசெய்து வருகிறது.

38. கன்னியாகுமரி கிளை—கூடுதல் பணிகள்.

1 மாணவர் தனிப்பேருந்து-நாகர்கோவில்-வேர்க்கோட்டி	1 பேருந்து
2 நாகர்கோவில்—திங்கட் சந்தை	1 பேருந்து
3 களியக்காவிலை—திருவட்டாறு	1 பேருந்து
4 நாகர்கோவில்—குமராபுரம்	1 பேருந்து
5 நாகர்கோவில்—தங்கப்பட்டினம்	1 பேருந்து

1970 மார்ச் 21]

பணிக்களரிகள்.

39. குரோம்பேட்டையிலும் நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பணிக்
களரிகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(1)	(2)	(3)	(4)
1968-69	348	..	348
1969-70	244	..	244
(எதிர்பார்க்கப் படுவது).			

பணிக்களரிகளின் எஞ்சிய திறன், பிற துறைகட்கு வேண்டிய
வற்றைச் செய்யப் பயன்பட்டது.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

40. சென்னையில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவு மூன்று முறை
மாற்றுகளில் செயல்படுகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில்
புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்
டுள்ளது :—

(1)	(2)
1968-69	15,720
1969-70 (ஜனவரி 1970)	16,615

நாகர்கோயிலிலுள்ள தொழிற்சாலை, புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்
களுக்கான தேவையைச் சரிக்கட்டுவதற்காக மூன்று முறைமாற்று
களில் செயல்படுகிறது. டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதால் புதிய
டயர்களுக்காகும் செலவு குறைகின்றது.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்
படுவதுடன், டியூப்களும் டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படு
கின்றன.

பணியாளர்.

41. இத்துறையில் பணியாற்றும் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை
கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(அ) தொழில் துட்பப் பணியாளர்—	சென்னைப் பிரிவு.	கன்னியா குமரிப் பிரிவு.	மொத்தம்.
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்	309	49	358
(ii) மேற்பார்வைப் பணியா ளர் நீங்கலான பிற பணி யாளர்	5,423	987	6,410
மொத்தம் ..	5,732	1,036	6,768

[1970 மார்ச் 21]

சென்னைப்
பிரிவு.கண்ணியா
குமாரிப் பிரிவு.

மொத்தம்

(இ) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—

(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர் 543 84 627

(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நீங்கலான பிற பணியாளர். 7,410 1,540 8,950

மொத்தம் .. 7,953 1,624 9,577

பணியாளர் நலன்.

42. கடந்த ஆண்டுகளைப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் பயன்கள் இத்துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன. தொழிலாளர்-ஆசிரியர்கள் மூவருக்கும் பயிற்சி பெற்ற பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சியாளர்கள் 345 பேருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. பிரிவு நிலை வகுப்புகளில் பயிலும் பணியாளர்களுக்கு, அவ்வகுப்புகளின் கால அளவு 45 நிமிடங்களுக்கு மேற்படுகையில் கூடுதல் ஊதியமும் அளிக்கப்படுகின்றது. இந்த ஊதியம் 1967-ம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 11-ம் நாள் முதல் கொடுக்கப்படுகிறது.

பயிற்சி.

43. (அ) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், வேலை பயிலுவோருக்குப் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல்படுகிறது. இச்சட்டத்தின்கீழ் பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை இந்த ஆண்டு ஆய்வு செய்யப்பட்டு கீழே குறிப்பிடப்பட்டுவந்து முடிவு செய்யப்பட்டது. திருத்தியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சி பெறும் காலம் 2 ஆண்டுகளாகும்.

பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை.

தொழில்.	சென்னைக் கிளை.	அரசுப் போக்குவரத்து மத்திய பணிக் களரி.	கண்ணியா குமரி பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கம்பியர் (மோட்டார் வண்டி).	101	16	19	136
உலோகம் பற்றவைப்பவர்	4	3	2	9
கடைசல் இயந்திரப் பணியாளர்	..	3	1	4
பெஞ்சு பிட்டர்	..	..	1	1
	105	22	23	150

1970 மார்ச் 21]

வேலை பழகுவோருக்குக் கீழ்க்கண்ட விதத்தில் பயிற்சி உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது :—

	சென்னையில்	மாநிலப் போக்கு	
		வரத்து	கன்னியா குமரிக் கிளையில்
		(திங்கடொன்றுக்கு ரூபாய்.)	
1 பயிற்சியின் முதல் ஆண்டின் போது.	70	60	60
2 பயிற்சியின் 2-வது ஆண்டின் போது.	80	70	70

பயிற்சியாளர்கள் பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்ததும், இயன்ற அளவு இத்துறையில் சேர்த்துக்கொள்ளப்படுகிறார்கள். பயிற்சி முடித்தோரை அவர்கள் திறமை பெற்றுள்ள தொழிற் பிரிவில், குறிப்பாக யந்திரத் (மோட்டார் வாகனங்கள்) தொழிற் பிரிவில் வேலைக்குத் தெரிந்தெடுக்க, இந்தப் பணித்திட்டம் இத்துறைக்கு மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது.

(இ) இந்திய அரசின் பயிற்சித் திட்டத்தின்கீழ், பொறியியலில் பட்டம் பெற்றோருக்கும் பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும் பயிற்சியளிக்கும் பணித்திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது.

(உ) துறையைச் சேர்ந்த பணிக்களரில், உதவித்தொகை பெறும் வேலை பழகுவோரைப் போன்று, பட்டயத் தகுதி பெற்றோருக்கும், பட்டம் பெற்றோருக்கும் கூடப் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. ஒரே நேரத்தில், இத்துறை, நகரப் பணிமனையில் 40 பேருக்கும், மாநிலப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிமனையில் 21 பேருக்கும் கன்னியாகுமரிக் கிளையில் 30 பேருக்கும் பயிற்சியளித்து வருகிறது.

(எ) இத்துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் ஆண்மக்களுக்கும் சார்ந்து வாழ்வோர்க்கும் (

(Sons and dependants of employees)

பயிற்சியளிக்கும் பணித் திட்டமும் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது. ஓராண்டு காலப் பயிற்சியின்போது, முதல் ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூ. 1 வீதமும், அடுத்த ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூ. 1.50 வீதமும் பயிற்சியாளர்களுக்கு நாள்படி வழங்கப்படுகிறது. பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்த பின்னர் அவர்கள் இத்துறையில் வேலைக்குச் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகிறார்கள்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பணி நலன்கள்.

44. கடந்த ஆண்டு ஆய்வுரையில் விளக்கப்பட்டுள்ள கலன்களுக்கு மேலாக இந்த ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட நலன்களும் தொழிலாளர்களுக்கு விரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

[1970 மார்ச் 21]

1968 ஏப்ரல் 6-வருந்து இரவுப்பணிப்படி அளிக்கும் சலுகை, காவல் காப்புப் பணியாளர்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்பட்டது. உயர் நிலைக்குழுவின பரிந்துரைகளின் பேரில் படிவீதங்களும் அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளன. படி வீதங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

பதவி இனம்.

ஓரிரவிற்கு
இரவுப்பணிப்
படி.
ரூ.

1. பாகுபாப்பு அதிகாரி	1.60
2. காவல் காப்பு மேற்பார்வையாளர்	1.10
3. காவலாளி	1.40

45. ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைக்கும் அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியிலுள்ள பணிக்களரிக்கும், கன்னியாகுமரிப் பிரிவிிற்கும் மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும், மருத்துவத்திற்குப் பணியாளர்கள் விலைக்கு வாங்கியதுமான விடே உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசு திருப்பித் தருகிறது. இவற்றுக்கு மேலாக இத் துறையுடன் குடும்பநலத்திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

46. அபராத நிதியிலிருந்து, காயமடைந்த தொழிலாளர்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்க ரூ. 50-ம் தீ விபத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்க ரூ. 440-ம் செலவிடப்பட்டது.

47. முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுதுபோக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசு ரூ. 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 23-ஆம் நாளிலிருந்து ஒரு நூல் நிலையம் செயல்பட்டு வருகிறது. கோயம்புத்தூர், சேலம் மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி முதலிய மண்டலத் தலைமையிடங்களில் பொழுதுபோக்கு மன்றங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுவருகின்றன.

48. 1964-ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 1-ஆம் நாள் முதல் நியாய விலைக்கடை செயல்பட்டுவருகிறது. பங்கீட்டுப் பொருள்களனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது நியாயவிலைக் கடையில் 2,607 உறுப்பினர்கள் சேர்ந்துள்ளனர். அரிசி வழங்குவதை, மாத ஊதியம் ரூ. 200-க்குக் குறைவாகப் பெறவோருக்கு மட்டுமே என்று வரையறுக்குமாறு, அரசு அண்மையில் உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த உத்தரவின்படி மலிவு விலை அரிசி வழங்கும் திட்டம் 1,404 பணியாளர்களுக்கு நன்மையளிக்கிறது.

பொதுமக்கள் தொடர்புப் பணிகள்.

49. (i) 1968-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்கள் 31-ஆம் நாள் வரையில் நீள் தொலைப் போக்குவரத்திற்கு இருக்கை ஒதுக்கும் செய்யப்பட்ட பயணச் சீட்டுகள் தொடர்பாகத் திருப்பிச் செலுத்த

1970 மார்ச் 21]

தப்படும் தொகை தலைமையிட அலுவலகத்தில் மட்டும் திருப்பிச் செலுத்தப்பட்டது. இதனால் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்குப் பெருமளவு இடர்பாடும், பணம் பெறுவதில் காலதாமதமும் ஏற்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 1-ஆம் நாள் முதல் இத்தொகையை அப்பயணச் சிட்டுகள் வாங்கப்பட்ட இடத்தில் அங்கு வசூலான தொகையிலிருந்து அளிக்கப்பட உத்தரவிடப்பட்டது. இதனால் பயணிகள் தங்கள் தொகையைத் திருப்பிப் பெற்றுக்கொள்ள வசதி ஏற்பட்டது. இதனால் இத்துறைக்கும் பொதுமக்களுக்கும் உள்ள அதாட்பு பெருமளவில் மேம்பட்டது.

(ii) பொதுமக்களிடமிருந்து வரும் அதிக அளவு புகார்கள், குறைகளும் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுகின்றன. நேரங்களை மாற்றுதல், வழித்தடங்களை நீட்டித்தல், வழித்தடங்களை மாற்றுதல் ஆகிய பணிகள் பயணம் செய்வோரின் வசதிக்கேற்பத் தகுந்தவாறு செய்யப்படுகின்றன.

(iii) இழந்த பொருள் பிரிவிற்குப் பயணிகளின் 1,859 பொருள்கள் வந்து சேர்ந்தன. அவற்றில் 885 பொருள்கள் அவற்றை இழந்தவரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

(iv) செய்தித்தாள் மூலமும், அகோத்திந்திய வாஞ்ஞை மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புகளை மக்களுக்கு அறிவிக்க 45 செய்திக் குறிப்புகள் இத்துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(v) ஏற்பு பெற்ற அரசு மருத்துவ மனைகளில் சிகிச்சை பெற பேருந்தில் பயணம் செய்ய குருடர்களுக்கும், உடல் ஊனம் உடைய வர்களுக்கும் இத்துறை, பேருந்து சிட்டுகள் அளித்து வருகிறது.

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

50. 1955-ம் ஆண்டு, ஆகஸ்டு திங்கள், 15-ஆம் நாள் முதல் செயல் படும் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம், அதன் நடவடிக்கைகளை விரிவுபடுத்திக் கொண்டது. தற்போது இந்த நிறுவனத்தினால், அரசின் பல்வேறு துறைகளுக்குச் சொந்தமான 2,000 வண்டிகளுக்குமேல் பேணப்பட்டு வருகின்றன.

51. மூன்று நிலைகளில் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தின் முழு அமைப்பையும் சீரமைப்பது ஏற்கெனவே அரசினால் கொள்கையளவில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. கூடுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல், கருவிகளையும் சாதனங்களையும் வழங்குதல் மத்தியக் கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவை ஏற்படுத்தல் ஆகியவைகளுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவது குறித்த முதல் நிலை முடிக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை, மத்தியப் பணிக்களரிக்காகவும், சேலம் வட்டாரப் பணிக்களரிக்காகவும் புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டுதல், மதுரையிலும், தஞ்சாவூரிலும் உள்ள பணிக்களரிகளுக்குச் சேர்க்கைகளுடன் தற்போதுள்ள கட்டிடங்களை விரிவு படுத்துதல் ஆகியவை இரண்டாம் நிலையில் அடங்கும். சேலத்தில் பணிக்களரி

[1970 மார்ச் 21]

அமைப்பதற்கான புதியக் கட்டடம் ஒன்று ஏற்கெனவே கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. 1969-ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்களில் அதில் பணிக்களரி அமைக்கப்பட்டுவிட்டது. சென்னை மத்திய பணிக்களரிக்காக புதியக் கட்டடம் ஒன்று வேளச்சேரியில் தற்போது கட்டப்பட்டு வருகிறது.

52. சமீபத்தில், வேளச்சேரியில் பணிக்களரி கட்டும் பணியை முடிப்பதற்கு சுமார் ரூ. 2.44 லட்சம் கூடுதல் நிதியை அரசு ஒப்பளித்துள்ளது. இன்னும் சில திங்களுக்குள் மேற்படிபணி முடிந்துவிடும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தஞ்சாவூர் வட்டார பணிக்களரியின் தற்போதுள்ள கட்டிடங்களுக்கு சில சீர்திருத்தங்களும் சேர்க்கைகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. மதுரை வட்டார பணிக்களரிக்கும் கொட்டகை கட்டும் பணியையும் மற்ற சீர்திருத்தப் பணியையும் 1970-71-ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

53. கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரியிலும் புதிய பணிக்களரி திறப்பது குறித்த முதல் நிலையை 1971-72-ஆம் ஆண்டில் செயல்படுத்த திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

54. 1968 டிசம்பர் திங்களில் கார் செப்பனிதும் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அமைச்சர்களின் கார்களையும், தலைமைச் செயலகம், அரசு விருந்தினர் மாளிகை முதலியவற்றின் வண்டிகளையும் செப்பனிடுவதற்காகவே இது ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

விவர அறிக்கை I

சாலையில் செல்லும் பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கையும்.

ஆண்டு.

இந்த ஆண்டு முடிவில் பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.

இந்த ஆண்டில் சாலையில் செல்லும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.

(1)	(2)	(3)
1959-60	561	386
1960-61	695	537
1961-62	770	569
1962-63	814	629
1963-64	950	690
1964-65	1,706	789
1965-66	1,256	937
1966-67	1,373	1,069
1967-68	1,731	1,259
1968-69	1,946	1,599
1969-70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).	2,064	1,733

1970 மார்ச் 21]

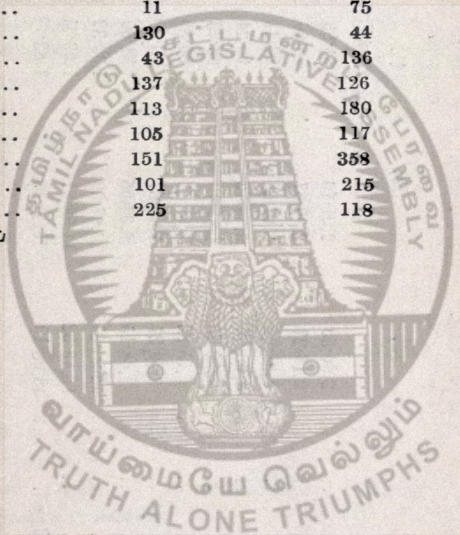
விவர அறிக்கை II

மாற்றியமைக்கப்பட்ட அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

ஆண்டு. மாற்றியமைக்கப் பட்ட பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை. அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை. மொத்தம்.

(1)	(2)	(3)	(4)
1959-60 ..	114	110	124
1960-61 ..	35	134	169
1961-62 ..	11	75	86
1962-63 ..	130	44	174
1963-64 ..	43	136	179
1964-65 ..	137	126	263
1965-66 ..	113	180	293
1966-67 ..	105	117	222
1967-68 ..	151	358	509
1968-69 ..	101	215	316
1969-70 ..	225	118	343

(எதிர்பார்க்கப் பட்டது.)



விவர அறிக்கை III.

1959-60-லிருந்து 1969-70 வரையிலான ஆண்டுகளில் வரவு-செலவு, நிகர வருவாய், லாபம் இவற்றின் விவரங்கள்.

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	செலவு.	நிகர வருவாய்	நிதி.	நிகர லாபம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)				
1959-60	2,66.53	2,01.70	64.83	37.73	27.10
1960-61	3,16.27	2,39.67	76.60	61.37	15.23
1961-62	3,91.65	2,97.21	94.44	75.81	18.63
1962-63	4,68.96	3,78.72	90.24	77.82	12.42
1963-64	5,50.83	4,87.10	63.73	91.82	(—)28.09
1964-65	6,75.82	5,89.43	86.39	1,04.63	(—)18.24
1965-66	8,39.27	7,40.67	98.60	1,12.99	(—)14.39
1966-67	9,68.15	8,96.55	71.60	1,32.60	(—)61.00
1967-68	12,23.81	10,87.99	1,35.82	1,59.07	(—)23.25
1968-69	16,48.32	14,88.81	1,59.51	1,88.89	(—)29.38
1969-70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).	18,28.10	16,44.33	1,83.72	2,04.17	(—)20.45

1970 மார்ச் 21]

விவர அறிக்கை IV

தமிழ் நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து—நேர்முக. மறைமுகக் கட்டணங்களைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

செலவு விவரங்கள்.

1968-69

1969-70

(கணக்குகள்). (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது)*

(1)

(2)

(3]

(ரூ. லட்ச + தில்.)

I. A. நேர்முகக் கட்டணங்கள்—

1 போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணி யாளர்களுக்கு ஊதியம்.	3,26.09	3,79.85
2 எ பொருள்	3,14.67	3,42.85
3 டயர்களும், ட்யூப்களும் [காற்றுக் குழாய்களும்].	1,12.89	97.43
4 சில்லரை பாகங்களும், அணுகு சாதனங்களும்.	1,91.75	2,17.70
5 பழுதுபார்த்தலும், பணி செய்தலும் }		
6 மோட்டார் வண்டிகளுக்கான வரிகளும், மேற் கட்டணங்களும்.	2,43.46	2,61.90
7 அலுவலர், நிர்வாகம் இவற்றிற்கான சம்பளம்.	30.51	36.91
8 வாடகை, கட்டணம், வரி, துணிவகை, மற்றும் ஏனைய சில்லரை செலவுகள்.	44.36	49.71
9 மாநில போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	70.55	87.76
10 ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	41.96	37.69
மொத்தம்—நேர்முகக் கட்டணங்கள் ..	13,76.24	15,11.80

B. ஒரு மைலுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்—

ரூ. காசு.

ரூ. காசு.

1 சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புற நகர், மாவட்டம், கடுவிசை உள்பட).	1 29	1 27
2 கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	1 25	1 44

[1970 மார்ச் 21]

செலவு விவரங்கள்.

1968-69 (கணக்குகள்) 1969-70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூ. லட்சத்தில்)

II. A. மறைமுகக் கட்டணங்கள்—

1	விடுப்பும், ஓய்வூதியமும்	25.37	32.30
2	தணிக்கைக் கட்டணம்	1.28	1.30
3	முதலீட்டில் வட்டி	73.78	8.50
4	மாநிலப் போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	8.33	7.60
5	ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	3.81	3.88

மொத்தம்—மறைமுகக் கட்டணங்கள் .. 1,12.57 1,32.58

B. ஒரு மைலுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்—

	ரூ. காசு.	ரூ. காசு.
1 சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புறநகர், மாவட்டம், கடுவிசை உள்பட).	0 11	0 12
2 கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	0 07	0 09

பகுதி II

செலவு விவரங்கள்.

1968-69 (கணக்குகள்). 1969-70 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூ. லட்சத்தில்)

1	போக்குவரத்து பணிகளுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	12,63.73	13,86.35
2	மாநிலப் போக்குவரத்து, மத்தியப் போக்குவரத்து, மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிகளுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	1,12.51	1,25.45
3	மொத்தம்—நிறுவனங்களுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	13,76.20	15,11.80
4	போக்குவரத்துப் பணிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,00.43	1,21.10
5	மாநிலப் போக்குவரத்து, மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிகளுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	12.14	11.48
6	மொத்தம்—நிறுவனங்களின் மேல் மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,12.57	1,32.58
7	மொத்தம்—தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறைக்கு நேர்முக, மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	14,88.81	16,44.38

1970 மார்ச் 21]

பகுதி III

பங்குத் தொகை.

(1)	(2)	பங்குத் தொகை.	
		1968-69.	1969-70 (எதிர்பார்க்க 1970 (அன் கப்படுகிறது). நுள்ளபடி).
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூ. லட்சத்தில்)	
1 தேய்மான சேமநிதி ..	1,88.89	2,04.17	7,63.62
2 மேம்பாட்டு நிதி ..	..	..	29.72
3 பயணிகள் வசதிக்கான நிதி ..	..	..	3.27
4 வீட்டு வசதி நிதி ..	..	..	11.38
	1,88.89	2,04.17	8,07.99

விவர அறிக்கை V.

மூல்தன முதலீடு

(1)	(2)	(3)
அன்றுள்ளபடி..	மொத்தம்.	ஒவ்வொன்றும் கூடுதல்.
	(ரூ. லட்சத்தில்.)	
1-4-1959 ..	3,01.84	25.66
1-4-1960 ..	3,68.08	66.24
1-4-1961 ..	4,33.66	65.58
1-4-1962 ..	4,96.05	62.39
1-4-1963 ..	5,11.06	15.01
1-4-1964 ..	6,88.54	1,77.48
1-4-1965 ..	8,48.86	1,60.32
1-4-1966 ..	10,02.02	1,53.16
1-4-1967 ..	12,03.17	2,01.15
1-4-1968 ..	14,20.51	2,17.34
1-4-1969 ..	16,67.16	2,46.65
1-4-1970 (தற்காலிகமானது).	18 02.85	1,35.69

[1970 மார்ச் 21]

விவர அறிக்கை VI.

குரோம்பேட்டையில் உள்ள மாநிலப் போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரில் கட்டப்படும் பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு. கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

(1)

(2)

1958-59	.. 6.
1959-60	.. 83.
1960-61	.. 97.
1961-62	.. 127 (20 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள். 3 லாரிகள் உட்பட).
1962-63	.. 122 (28 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).
1963-64	.. 182 (37 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 7 லாரிகள் உட்பட).
1964-65	.. 292 (42 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், லாரிகளாக மாற்றப்பட்ட 60 பேருந்துகள், 15 பணிகள் உட்பட).
1965-66	.. 324 (23 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 61 பணிகள்).
1966-67	.. 342 (15 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், மத்தியப் பிரதேசத்திற்காகக் கட்டப்பட்ட 7 பேருந்துகள் ஏனைய துறைகளுக்காக 151 பணிகள்).
1967-68	.. 432 (5 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 133 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள். மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக கட்டப்பட்ட 2 லாரிகள், ஏனைய துறைகளுக்காக நான்கு பணிகள், உலகத் தொழிற் சந்தைக்காக கட்டப்பட்ட 3 சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் உட்பட).
1968-69	.. 328 (209 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 71 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 3 லாரிகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 45 பேருந்துக்கூடுகள் உட்பட).
1969-70 (எதிர்பார்க்கப் பட்டது).	.. 288 (206 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 13 மாடிப் பேருந்துகள், கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள் 7, தொடர்பு பேருந்து 1, அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 61 பேருந்துக்கூடுகள் உட்பட).

1970 மார்ச் 21]

விவர அறிக்கை VII.

ராணித் தோட்டப் பணிக்களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை :—

கால அளவு. கட்டப்பட்டுள்ள பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

(1)

(2)

1964-65	.. 44 (4 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).
1965-66	.. 60 (21 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட ; ஆனால், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 23 பணிகள் நீங்கலாக).
1966-67	.. 72 (7 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 32 பணிகள் உட்பட).
1967-68	.. 111 (12 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டிய 12 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).
1968-69	.. 83 (15 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 15 பணிகள் உட்பட).
1969-70 (எதிர்பார்க்கப் பட்டது).	.. 67 (6 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 8 சாதாரண பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 50 பணிகள் உட்பட).

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS